

Vias de comunicação do Ceará colonial

CARLOS STUDART FILHO

ESTRADA VELHA

Varias foram as estradas abertas em territorio cearense nos remotos tempos de sua conquista e povoamento pelos colonizadores europeus.

A mais antiga alongava-se pela orla littoranea, apresilhando, desde 1611, o fortim de S. Sebastião aos mais civilizados centros do nordeste brasileiro. Foi o conduto por onde penetraram nas invias glebas nordestinas os pioneiros da truculenta civilização occidental. Percorrendo ora a praia rasa pela estreita faixa arenosa que as vagas humedeciam a cada instante, ora as terras chans dos taboleiros, era, a principio, uma vereda mal definida, perceptível só aos olhares perscrutadores dos indios tupis, aos quaes servira de trilha quando algumas de suas malocas se haviam deslocado para o norte, avassalando, destarte, areas continentaes sempre maiores. Por ela transitavam certamente os mercantes portuguezes que, já ao declinar do seculo XVI, ousavam perlustrar, acompanhados de pequenas escoltas de nativos mansos, as nossas praias, á cata do precioso ambargris, producto intensamente procurado dos mercados de além-mar.

Foi a senda angustiada do infeliz Pero Coelho, victima como tantos outros de um sonho fallaz de riquezas e glorias.

Perlongaram-na tambem, em parte, os jesuitas Figueira e Francisco Pinto, quando demandavam a Ibiapaba ansiosos por cumprirem sua nobre e santa missão apostolica.

Transpondo o Jaguaribe pouco acima de sua foz, a velha estrada demandava Natal, passando em Amargoso e Guamoré, nas costas de Macau; depois, costeando o Atlantico como um immenso debrum, alcançava a Paraiba.

Até 1625, ella não chegava ainda á ilha de S. Luís.

Nas praias de Lençóes, a meio caminho entre a ilha e o forte de S. Sebastião, viviam os tremembés, tapuias eximios nas emboscadas e cujas terras não se atravessavam então impunemente.

Nos primordios da conquista do meio norte, ia-se ao Maranhão, e regiões adjacentes, pelas rechans da Ibiapaba (1). Para atingir aquele distante platô, seguiam-se os rudes itinerarios traçados por Francisco Pinto ou pela bandeira afoita do primeiro capitão-mór do Ceará. Dessas veredas que, durante annos, serviram á intercommunicação das missões jesuiticas ali estabelecidas, com a fortaleza de N. S. de Assumpção e pelas quaes transitaria apressurado o Pe. Antonio Ribeiro para derramar a paz e a concordia entre gentios do Ceará, a chronica não conservou o traçado, infelizmente. De modo vago, sabe-se apenas que Coelho demandou em primeiro lugar o Camucim, a cuja margem começavam os dominios dos tremembés, para daí rumar o interior, e que o angelico ignacino partiu do Parazinho, cortando a serra da Uruburetama. Transitou elle com seu companheiro de aventuras e peregrinações apostolicas por essa «triste serra dos corvos», onde «parece que se ajuntão todas as pragas do brasil, innumeraveis cobras e aranhas a que chamão caranguejeiras, peçonhentissimas de cuja mordedura se diz q' morrem os homens, carrapatos sem conta, mosquitos e moscas q' magoão estranhamente e ferem como lancetas fazendo saltar o sangue fóra e assim parecião os indios leprosos das mordeduras, nem eu fizera caso de escrever essas cousas se não foram extra-

(1)—Após o memoravel combate de Guaxenduba, Jeronymo de Albuquerque, vencedor dos franceses de La Ravardière, mandou emissarios por terra do Maranhão a Pernumbuco. Não se sabe porém o itinerario que seguiram.

ordinarias», conforme explicaria o beato Figueira, no relatório que enviou a Claudio Aquaviva, em 1608.

Entre a serra e as costas do Maranhão existiam ligações constantes e mais ou menos faceis, conhecidas já dos franceses no século XVI.

Em 1626, informa-nos Martim Soares Moreno, gastava-se em média de 5 a 6 meses para vencer esse longo rodeio.

Os primeiros europeus que pela zona marinha se encaminharam ao Maranhão foram os holandeses.

Avidos sempre de dilatar os dominios da Companhia das Indias Occidentaes, os batávicos, senhores da fortaleza de S. Sebastião, procuraram captar a boa amizade dos indigenas das vizinhanças e attrahi-los a si com promessas e dadivas.

Tal politica, seguida aliás por muito pouco tempo, permittiu-lhes assidua frequencia ás costas septentrionaes da capitania, e, mais tarde, o reconhecimento de um caminho para o poente, através daquelles desconhecidos rincões fronteiriços.

Vingando o levante português no Maranhão, por aí passaram, em 1644, indios e mercenarios flamengos, conduzidos por Jacob Evers, em soccorro de seus compatriotas a braços com as forças de Antonio Teixeira Mello.

Livre o Maranhão do dominio batávo, menos de um lustro antes de iniciar-se o segundo cinquentenario do XVII século, cessou por completo seu commercio com o Ceará invadido. Abandonada dos brancos, tornou-se novamente impermeavel ao transito a estrada Camucim-S. Luís.

Della se perdeu mesmo por completo a memoria.

O Pe. Pedro Pedroso, que a seguiu parcialmente em 1656, viajando de S. Luís para a missão que lhe designara Vieira, passa por ter sido o primeiro a estabelecer uma communicação entre o estado do Maranhão e o Ceará.

O facto é allegado por Francisco Cordeiro da Mota, em requerimento a D. Pedro II, pedindo satisfação de seus serviços e dos de seu primo o Padre Pedro Barbosa, que lhe pertenciam.

Pela penna do celebre orador sacro, registrou a historia as peripecias dessa horrivel caminhada. Horrivel já pelos indios que infestavam a praia e a cuja sanha sanguinaria esteve constantemente exposto, já pelas difficuldades da travessia de muitos rios caudalosos, em cujas fozes as aguas tumultuavam encrespadas pelo vento e pelas marés.

Pelas praias já francas aos portuguezes, tornou a Olinda, com grande escolta de soldados, André Vidal de Negreiros, ao deixar o governo maranhense, em Setembro de 1656.

Só muito depois de 1674, abriu-se, porém, definitivamente ao trafego a estrada de S. Luís a Recife.

As casas fortes, mandadas erigir pelo governador André Vidal, em 1655, em Camucim e Jeriquaquara, para maior segurança dos caminheiros que demandassem Pernambuco, nunca foram, é certo, construidas; mas o terrivel morticínio dos tremembés, ordenado por Ignacio Coelho da Silva (1678-1682), curou-os, de vez, do habito inveterado de atacar viajantes solitarios ou desprevenidos.

O transito franqueado pelo quasi anniquilamento dos selvicolas jamais foi ali muito intenso. Os accidentes topographicos que juncavam a estrada, mormente no trecho relativo ao Maranhão, faziam-na inacessivel a outros que não a peões, tornando-a, portanto, impropria á conducção de generos e productos.

O Pe. Antonio Vieira, que palmilhou a parte difficil e perigosa desse caminho praieiro, lá pelas alturas de 1660, deixou-nos de sua penosa jornada curiosas impressões.

Um dos perigos e trabalhos grandes que tem este caminho—refere o glorioso jesuita—é a passagem de quatorze rios mui caudalosos que o atravessam e se passam todos por meio da foz, onde confundem e encontram suas aguas com as do mar; e porque não ha nestes rios embarcações para passagem, é força trazê-la do Maranhão com immenso trabalho, porque se vem levando ás mãos por entre o rolo e a resaca das ondas, sempre por costa bravis-

sima, alagando a cada passo, e atirando o mar com ella e com os que a levam, com risco não só dos indios e da canôa, se não da mesma viagem que della totalmente depende.

«Muitas vezes é tambem necessario arrastal-a por grande espaço de terras e montes para a lançar de um mar a outro e talvez obrigam estas difficuldades a tomar a mesma canôa em peso ás costas, com toda a gente e leval-a assim por muitas leguas de modo que para haver embarcação para passar os rios, se ha de levar pelo mar, pela terra e pelo ar.»

As relações sempre mofinas entre o Ceará e o Maranhão nem sequer podiam intensificar-se através do oceano.

O regimen dos ventos, as correntes dominantes nesse pedaço do costão brasileiro, sempre fartamente semeado de arrecifes e baixios perigosos, faziam por igual arduas e precarias as singraduras á vela, mormente de torna-viagem do Maranhão para o Ceará. A situação primitiva da navegação inter-littoranea nos mares do meio norte dá-nos em seu inconfundivel estilo o infatigavel apostolo do bem e pregador ardoroso que tantas lutas sustentou em prol da liberdade dos aborigenes brasileiros.

«Uma das mais difficultosas e trabalhosas navegações de todo o mar Oceano—escreve o Pe. Vieira— he a que se faz do Maranhão até o Ceará por costa, não só pelos muitos e cegos baixios, de que toda está cortada, mas muito pela pertinacia dos ventos, e perpetua correnteza das aguas. Vem esta correnteza feita desde o Cabo da Boa-Esperança com todo o peso das aguas do Oceano na travessa, onde elle he mais largo, que he entre as duas costas da Africa e America, e começando a descabeçar desde o Cabo de Santo Agostinho até o Cabo do Norte he notavel a força que em todo aquele cotovello de costa faz o impeto da corrente, levando após si não só tanta parte da mesma terra que tem comido, mas ainda aos proprios céos e os ventos, que, em companhia das aguas e como arrebatados dellas, correm perpetuamente de leste a oeste.

Com esta contrariedade continua das aguas e dos ventos que ordinariamente são brisas desfeitas,

fica toda a costa deste Estado quasi innavegavel para barlavento, de sorte que do Pará para o Maranhão de nenhum modo se póde navegar por fóra, e do Maranhão para o Ceará com grandissima difficuldade, e só em certos mezes do anno que são os de maior inverno.

Navega-se nestes mezes pela madrugada, com a bafagem dos terrenos, os quaes como são incertos e durão poucas horas, todo o resto do dia e da noite, e ás vezes semanas e mezes inteiros se está esperando sobre ferro na costa descoberta, e sem abrigo, sendo este um trabalho e enfadamento maior do que toda a paciencia dos homens; e o peor de tudo he que depois desta tão cançada porfia, acontece muitas vezes tornarem as embarcações arribadas ao Maranhão.»

Menciona o habil politico o caso de uma sumaca despachada pelo governador André Vidal de Negreiros, em 1656, com um capitão e quarenta soldados e os materiaes e instrumentos necessarios á fabrica de uma fortaleza em Camucim, que, tendo gastado cinquenta dias em montar só até o rio das Preguiças, viu-se forçada a retornar, desandando em doze horas apenas.

Antes de Alexandre de Moura, nenhum dos emissarios enviados do Maranhão para Pernambuco e Baía conseguiu voltar por agua ao ponto de partida.

Martim Soares foi em duas occasiões victima dos caprichos dos alisios e das correntes oceanicas, quando tentava regressar ao Ceará. A primeira vez, em 1613, quando, fugindo aos franceses, foi por ventos contrarios levado á ilha da Trindade, e a segunda, em 1616, quando houve de arribar a S. Domingos. Não teve melhor sorte Manuel de Sousa d'Eça, enviado a Pernambuco, levando cartas de Jeronymo de Albuquerque. Batido dos ventos o barco que o conduzia, viu-se o piloto obrigado a dar fundo na ilha de Porto-Rico.

As difficuldades de navegação engraveciam ade mais pelas hostilidades sempre renovadas dos selvicolas praieiros, particularmente tremembés, que ali não permittiam refazimento, nem aguada, aos barcos

portugueses. Sempre vigilante, a tribo hostil procurava por todos os meios attrahir á terra os marujos desprevenidos para trucidá-los sem piedade, locupletando-se depois com os despojos das victimas.

Relata Berredo que, «se algum navio dos que navegam para o Maranhão dava fundo na costa, como se faz sempre preciso para montar melhor a coroa grande (2), baixo muito perigoso, empenhavam (os tremembés) todas as diligencias no silencio da noite, para lhes picar a amarra para que buscando, como buscava logo seu fatal naufragio nas mesmas visinhanças de sua vivenda, não só se servisse a sua ambição nesta infame victoria dos despojos de carga, mas tambem das vidas innocentes dos pobres naufragantes, a brutalidade de sua gula».

Varias tentativas officiaes e particulares foram feitas para contornar tantos obstaculos embaraçados das communicações entre povos das duas capitánias vizinhas.

Tornar mais rapido e mais seguro o caminho da metropole colonial passou a ser uma das preoccupações maximas de alguns dos responsaveis pelos destinos do Maranhão.

(2)—Coroa-Grande.—A situação da ponta N. E. dos bancos é: Lat. 2º, 11', 30" e Long. 37º, 39', 25" W. O mais exterior e septentrional chama-se Coroa Grande. Corre em direção E. N. E.—W. S. W. e tem um comprimento de 10 a 11 milhas. Do centro desse banco, vêem-se vazantes ao horizonte as terras mais elevadas da Ilha do Maranhão e de sua ponta oriental distinguem-se as arvores copadas da Ilha de Sant'Anna. Encontra-se, pois, uma extensão de 4 a 5 milhas de escolhos completamente fóra do alcance da vista de terra, contrariamente ao que dizem as antigas instrucções ou roteiros. Somente dos topos dos mastros e com tempo claro, poderá ver-se terra ao chegar nesta parte dos escolhos. Os bancos da Coroa Grande rompem quasi sempre, seja em que parte for; entretanto, vindo-se de fóra e em tempo calmo, não seria impossivel penetrar nos primeiros baixios sem ver nada, e assim repentinamente, no reflexo ser-se surprehendido entre as arrebentações. Por isso se deve navegar, na falta de observação astronomica que permita uma posição segura do navio, com o prumo na mão ao julgar que se está proximo dos baixios.

A ponta occidental da Coroa Grande, está a 10 milhas ao N. da ponta oriental da Ilha do Maranhão. (Contra-Almirante Raul Tavares.—Chorographia da Costa do Brasil.)

O primeiro passo neste sentido, di-lo Capistrano, pode considerar-se a exploração do rio Punaré ou Parnaíba, realizada em 1670, por Vital Maciel Parente, filho natural do famigerado e feroz Bento Maciel Parente. Não deve igualmente ficar esquecido o notável feito do Pe. Pedro Barbosa de Pedroso, em 1675, roteando numa simples canoa as costas do Maranhão para o Ceará a fim de reconhecê-las. Esse empreendimento teve seguidores na pessoa do Pe. Superior da missão jesuita de S. Luís, que, em companhia do Capitão Affonso de Mouroy, iria tentar por mar o descobrimento do rio Parauacú.

Outro que empenhou arduo esforço para estabelecer ligações mais faceis entre as terras do meio norte, foi Gomes Freire de Andrade (1685-87).

Preoccupado em solucionar o grave problema das communicações, o governador ordenou, finda a revolta do Bequimão, a quatro cidadãos de S. Luís, um piloto, um engenheiro e alguns soldados, que numa «canoa navegada a costa para a parte do Ceará fossem sondando todas as bahias, enseadas e rios que descobrissem e sinalados os baixios, penetrassem aquellas barras em que sem o perigo de serem acomettidos dos barbaros pudessem surgir, procurando examinar as qualidades do paiz e achando sitio accomodado á fundação de uma villa e desenhassem no lugar que parecesse aos moradores melhor defensavel, aos soccorros mais facil».

Dessas e doutras explorações resultaria traçar-se uma estrada entre o Ceará e o Maranhão pelo Moni e Itapicurú e de cuja existencia temos noticia pela carta escripta a el-rei de Portugal por Gomes Freire, em 23 de Agosto de 1685.

Resultaria igualmente um outro facto de muito maior importancia politica e incalculavel proveito para o desenvolvimento material da colonia. Abriu-se communicação directa entre as sédes dos governos de S. Luís e do Brasil, graças ás viagens exploradoras de João Velho do Valle, revivescencia talvez, em grande parte, das antigas trilhas que haviam conduzido ao imo dos sertões piauienses, baianos e paulistas, seus primeiros desbravadores.

Forcejando por cumprir a determinação supe-

rior que lhe mandava verificar se o Parauaçu, de que falavam os índios maranhenses, era, como se suspeitava, o S. Francisco, Velho do Valle empreendeu duas expedições de reconhecimento aos campos sulinos do Paraíba. Na primeira perlongou a Ibiapaba, por sobre cujo dorso deixou três estradas, conhecidas, informa Capistrano (3), apenas pela afirmativa vaga de um contemporaneo. Da segunda conseguiu levar a bom termo a tarefa governamental, alcançando a capital da Baía provavelmente por Cabrobó e Geremoabo. Na cidade do Salvador, escreve frei Domingos Teixeira, ao relatar a vida de Gomes Freire, depois de dar, em larga relação, noticia exacta dos sertões que penetrou, assignalando pelos graus a altura do polo, mais gasto dos trabalhos que dos annos, veio a acabar João Velho do Valle, em beneficio da patria com serviços maiores que a gratidão. (4)

O roteiro de João Velho do Valle, informa ainda Capistrano, foi para Portugal, e El-Rei confiou-o a Gomes Freire. Talvez por isso não produziu logo effeito nem na Baía nem no Maranhão. Do Maranhão, em 15 de Julho de 1644, Antonio de Albuquerque escrevia, sobre a possibilidade do caminho entre as duas capitanias, uma carta que Antonio da Cunha Souto Maior entregou na Baía a João de Lancastro, a 19 de Abril do anno seguinte.

«Dois dias depois, continua o insigne historio-grapho cearense, chegava o sargento-mór Francisco dos Santos com quatro soldados e vinte índios que tinham acabado de descobrir o caminho, e trouxeram uma carta de Antonio de Albuquerque datada de 17 de Dezembro. Para retribuir a fineza e ver se podia encurtar o caminho, o governador geral mandou o capitão André Lopes ao Maranhão com carta para Antonio de Albuquerque, datada de 21 de Maio.

André Lopes chegou a seu destino em Novembro, mas teve de demorar-se até que o governador

(3)—Capistrano de Abreu — «Caminhos e povoamento do Brasil». Rio, 1930.

(4)—Apud Capistrano de Abreu — Op. cit., pag. 109.

daquelle estado viesse ao Pará. Com resposta de 15 de Março de 1696, chegou á Bahia em 22 de Setembro.»

Com essas ligações sertão a dentro, o caminho praieiro para o Maranhão perdeu toda a sua importância.

Enormes trechos caíram em esquecimento, sofrendo outros rectificações que melhormente os adaptassem ás exigencias da circulação.

No trecho riograndino, finda a guerra dos barbaros, desviou-se a velha estrada um tanto da marinha, sendo o antigo traçado aos poucos abandonado.

Ao tempo de Tolenare, viajava-se de Natal para o Aracati pelo caminho do Açú, que corria então em plena zona rural ainda fracamente povoada. Do arraial de Moraes Navarro ia-se a S. Luzia, hoje Mossoró, tocando na lagoa de Piató, cujas adjacencias eram muito arborizadas e muito ferteis, consoante informações da epocha. Cultivava-se ali milho, canna de açúcar e algodão. Não havia na região atravessada um só nucleo civilizado e viam-se apenas de longe em longe habitações dispersas pelos campos e matas.

S. Luzia possuia naquella epocha uma unica igreja para seus de 300 a 400 habitantes.

Aproximando-se da praia, a partir de S. Luzia encontravam-se alguns pequenos agrupamentos de pescadores.

Vinham depois Areias, Cajuaes e Retiro-Grande.

Areias não passava então de um aggregado de meia duzia de palhoças, situado em meio de dunas estereis e nuas.

Cajuaes, duas leguas para o poente, tinha apenas seis ou sete miseraveis choupanas.

Retiro, em cuja proximidade havia numerosos maciços de carnaúbas, não era mais densamente habitado.

Dali, rumava-se ao Aracati. A villa, depois do colapso soffrido—uma seca de 1790 a 1794—, resurgia penosamente, graças ao plantio de algodão, que magnificamente se aclimara ás varzeas jaguaribanas.

Tolenare orça sua população em 600 almas, tendo a villa 3 igrejas.

Além do Aracati, a estrada acompanhava as sinuosidades da costa até Aquirás, villa de 300 habitantes apenas, só atravessando miseros arraiaes, cujos nomes o escriptor nem sequer diligenciou por conservar. Seguiam-se Arronches, de igual população, e, finalmente, Fortaleza, que não tinha mais de 1000 a 1200 moradores. (5)

A estrada do Açú foi a variante de que se serviu Henri Koster para penetrar no Ceará, quando, buscando clima propicio á sua saúde abalada por pertinaz molestia consumptiva, excursionava pelo nordeste brasileiro.

Partindo do Recife por Goiana, Espirito-Santo, Mamanguape, Cunhau, Paparí, S. José de Mipibú, o viajante inglês chegou a Natal em 1810. Da capital do Rio-Grande do Norte rumou elle ao Açú e daí a S. Luzia; atravessou o rio Mossoró, indo ter á praia do Tibau, para alcançar o Aracati. Seguiu depois a estrada da praia até Fortaleza. Chamava-se por essa epocha Estrada Geral para Pernambuco.

ESTRADA DA TAQUARA

Foi a cobiça que levou os hollandeses, novamente senhores do Ceará, em 1649, a estender rumo do Monte Itarema uma das veredas de acesso ás povoações indigenas da vizinhança do fortim de Schoonemborch. A lenda referia ali ter estado, annos antes, o capitão-mór Martim Soares em busca de minérios preciosos e era isso quanto bastava para excitar a avidez dos agentes da Companhia das Indias Occidentaes.

Partindo da praia em direcção ao sul, o caminho da Taquara cortava o rio Pajeú, então denominado Marajaik, transpunha os ribeirões de Tipoig (Jacarecanga) e Piraoba, tangenciava as lagoas de

(5)—Trechos das «Notas Dominicaes» de Tolenare. Trad. de Alfredo de Carvalho.

Imboduaponga (Arronches) e Monduig (Mondubim), para se bipartir pouco adiante do corrego de Itapoba. O galho oriental caminhava para a serra de Maranguape, onde naquelles sombrios tempos se fizeram tambem escavações e sondagens. O galho occidental, depois de cortar varias vezes o riacho Itarema Igevab, alcançava a serra de Itarema, hoje Taquara.

Simple picada traçada nas matas ralas e deciduas do litoral, picada que o transito continuado dos artifices estrangeiros alarga e melhora, jamais teve esse caminho grande valor historico ou commercial. Muito frequentado durante a occupação batáva, ficou em completo abandono quando o Ceará se viu livre dos invasores, pelo tratado de 1654. Nosso solo, revolvido febrilmente pelas mãos rapaces dos estrangeiros, revelara-se pouco dadivoso; a percentagem de prata contida no material extrahido das minas sendo diminuta e não correspondendo, portanto, aos esforços e capitaes empregados, deixaram os portuguezes de proseguir nos trabalhos de mineração. Seu trafego só recommçou muitos annos depois, em 1662, quando, a pedido do Pe. Jacob Cochleo, foram as differentes malocas tupis reunidas numa grande povoação situada perto da lagoa de Arronches e que tomou o nome de Aldeia do Bom Jesus de Porangaba.

Daí por diante, o movimento da estrada da Taquara, no trecho Fortaleza-Porangaba, cresce dia a dia. Por ella marcham levas e levas de prisioneiros de guerra, encaminhados ao fortim de N. S. d'Assumpção pelos primeiros colonizadores lusitanos. Reboam tambem sobre seu leito os passos apressados dos soldados do presidio, no desonrolar das successivas expedições guerreiras contra o elemento nativo.

Perlustram-na os catholicos em suas incansaveis peregrinações apostolicas. Durante mais de um seculo seria a passagem quotidiana dos miseros caboclos de Porangaba, trazidos a contragosto para o convivio dos brancos e por elles transformados em meros instrumentos de producção.

Com o progressivo augmento da colonização, o ramal de Maranguape superou em importancia o ca-

minho da Taquara. De Porangaba partiria, mais tarde, a estrada-tronco para Monte-Mór e sertões de Quixeramobim.

ESTRADA CAMUCIM-IBIAPABA

Aos tabajaras, que estabeleceram ligações numerosas entre seus dominios serranos e os costões arenosos do Atlantico, deve-se certamente attribuir a abertura da estrada Camucim-Ibiapaba, uma das mais remotas vias de penetração rasgadas através das regiões septentrionaes do Ceará.

Percorrida amiude por bandos de nativos em seus deslocamentos periodicos do platô para as praias, era, sem duvida, vereda já batida e tradicional ao iniciar-se o seculo XVII, quando marchou em demanda dos muralhões da Ibiapaba a expedição desbravadora de Pero Coelho de Sousa.

Brancos e indios della se serviram para encaminhar ao embarcadouro da barra do rio da Cruz as madeiras e algodões de que se abasteciam os barcos piratas estrangeiros ali fundeados. Cada vez mais frequentada á medida que novos colonos se iam fixando na bacia do Coreaú, a estrada Camucim-Ibiapaba attingiu o cume de sua importancia commercial com a fundação dos saladeiros de Granja, a cujos productos dava vazão. Seu trafego decresceu notavelmente depois da secca de 1792, quando se eramaram de bovinos aquelles sitios.

Embora desconhecido, é de presumir-se que seu traçado seguisse os mesmos rumos da estrada Viçosa-Granja, reconstruida no governo de Bernardo Manuel de Vasconcellos, e que de Granja para o norte serpenteasse entre os carnaubaes que acompanham o curso do Camucim, realizando assim o mais curto e seguro trajecto entre a serra e a orla maritima.

ESTRADA GERAL DO JAGUARIBE

Uma outra estrada achou-se constituida, quando a bacia do Jaguaribe cobriu-se de fazendas e de curraes.

Partindo da região do Aracati, rio acima, transpunha o Jaguaribe em Passagem das Pedras, atravessava os lugares onde hoje estão as cidades de Russas e do Icó, subindo depois o Salgado até quasi suas nascenças.

Trilhada sem duvida em alguns de seus trechos já ao tempo dos primeiros exploradores seiscentistas, que, não dispondo de rios prestadios para a navegação, margeavam preferentemente os leitos das nossas ravinas, onde poços e cacimbas lhes forneciam agua soffrivel, a estrada geral do Jaguaribe atingiu cedo as terras meridionaes da Capitania. Galgando o platô do Araripe e vencendo as caatingas ralas dos sertões pernambucanos, chegou ao rio S. Francisco em inicios do seculo XVIII. Embora sujeita, na ultima parte do seu curso, ás linhas altas das rechans da Serra-Grande, com suas longas travessias sem agua e sem pastagem, a estrada avultou, rapidamente, em importancia na economia do interior nordestino. Serviu de passagem ao gado e aos cavallos do nosso sertão para a zona do medio S. Francisco, donde seguiam para os centros de mineração dos geraes. Foi a mais notavel via de penetração de todo o Ceará colonial. Por ella recebeu o Cariri os colonizadores vindo do baixo Jaguaribe, que foram os primeiros occupantes daquelles rincões fronteiriços, e tambem gente oriunda das margens do maior dos rios genuinamente brasileiros. Entre estes povoadores sobresaíam, como é sabido, os Montes e os Feitosas, familias cujos membros deixaram na chronica de nossa terra fama de audazes e façanhudos.

Foi outrosim, até o advento do ferrocarril, esse admiravel conductor do progresso, a mais importante via de intercambio commercial entre o littoral e o «hinterland» cearense. Por elle entraram, com effeito, durante todo o periodo colonial, os generos de primeira necessidade de que se abastecia o nosso interior e mesmo os distantes sertões do Piauí.

As mercadorias de procedencia estrangeira vindas do Aracati eram conduzidas em chiantes carros de bois até Icó, onde estacionavam por ser o caminho daí por diante intransitavel, mesmo a esse rustico meio de transporte terrestre. Entre Icó e os centros con-

sumidores, a condução dos generos era feita em lombo de cavallos, bestas e bois mansos, a isso adextrados.

Subiam tambem pela estrada geral tropas interminaveis de equinos, carregando com destino aos povos de S. Francisco o producto das salinas cearenses e quiçá mesmo das de Mossoró, povoado norte-riograndense que até meados do seculo passado, quando foi criado villa, gravitou na zona de influencia e attracção commercial do Aracati.

Durante seculos, sulcaram-lhe o leito irregular e arenoso animaes tardos, que transportavam pesadamente para o bojo das sumacas e urcas surtas no porto de Santa Cruz do Aracati a produção da immensa bacia do Jaguaribe e que consistia quasi unicamente em coiros salgados e espichados e alguma pellica das que se trabalhavam em todo o sertão cearense. Criadas as officinas de carne no Aracati, mais se lhe intensificou o trafico pela passagem de enormes boiadas oriundas das differentes ribeiras do maior dos rios cearenses. Já então numerosos caminhos subsidiarios dessa estrada-tronco rumavam ás fazendas e povoados plantados á beira dos seus afluentes mais calibrosos (5^a). Arruinado o commercio

(5^a)—Cada rio e riacho possuiu, desde cedo, a sua *estrada da ribeira*, caminho que seguia de perto o leito do curso d'agua, desenrolando-se ora por uma, ora pela outra margem, da foz ás cabeceiras, e ao longo da qual de habito se edificavam os curraes, as casas dos vaqueiros e até as casas senhoriaes.

A origem de taes caminhos reside, di-lo com razão Pompeu Sobrinho, no povoamento das sesmarias que eram concedidas, successivamente, rio acima. Por isto, elles se abriam de jussante para montante com raras excepções e tinham por fim estabelecer as ligações entre as fazendas situadas no valle da ribeira. Por esses caminhos andavam os *cavalarianos* que percorriam os sertões comprando equideos para os engenhos de Pernambuco e as boiadas que procuravam as grandes estradas que conduziam aos centros consumidores do littoral.

Parece, continua o mesmo escriptor, que as *estradas das ribeiras* já existiam ao tempo em que nas nossas plagas somente dominavam indios. E' certo que os tapuias do sertão desciam ás praias quando os cajueiros fructificavam; além disto, outras necessidades determinavam uma certa circulação dos sertões para o littoral e vice-versa. Este movimento de certo se fazia ao longo das estradas em consideração, cujo traçado, evitando o recesso das caatingas desprovidas de agua facil, se acostava aos leitos dos cursos d'agua onde o liquido precioso jamais faltava.

das carnes, o algodão passou a ser mercadoria de maior transito no trecho septentrional dessa importante via de comunicação.

ESTRADA NOVA DAS BOIADAS

Da bacia do Jaguaribe, chegava-se igualmente aos campos criadores do Piauí pela chamada «estrada nova das boiadas», difficil e alongado caminho que hoje, graças ás indicações deixadas nos textos das sesmarias e pelo que nos dá a conhecer a primitiva toponymia cearense, podemos reconstituir em grande parte. Vinda de Pau dos Ferros, pelo Pereiro, transpunha o Jaguaribe pouco acima da actual villa de Jaguaribe-Mirim; ia em seguida pelo Riacho do Sangue em busca do nordeste; passava ladeando os campos de Uriá, cruzava o rio das Pedras, attingindo o Banabuiú em Laranjeiras; depois de beirá-lo algum tempo, coleava junto ás margens de seu tributario septentrional mais importante, o Quixeramobim, até embocar na actual cidade do mesmo nome, onde se bipartia. Um ramal, pelo Cavallo-Morto (Boa-Viagem), Independencia e Crateús, caminhava para o Piauí através do boqueirão do Potí; o outro, inflectindo-se profundamente para o noroeste, ia ter a Sobral. A estrada nova das boiadas, prolongando-se até a capital de Pernambuco, por Barriguda, Taboleiro Formoso e «caminho dos boiadas» da Paraíba, era a corda de um immenso arco formado pelo velho caminho que, beirando o mar, ia de Camucim a Recife, tocando em Natal, João-Pessoa e Olinda.

Encurtando distancias e desviando, destarte, o transito do littoral para o sertão, o caminho novo concorreu grandemente para o isolamento em que por muito tempo jouve a séde administrativa da Capitania, isolamento mercê do qual ella vegetaria insignificante e mesquinha, enquanto outras villas cearenses se opulentavam e progrediam.

Concorreu igualmente para que numerosos elementos das capitancias vizinhas do nordeste viessem fixar-se em territorio cearense. Das cercanias de S.

Miguel de Pau dos Ferros e de Luís-Gomes, onde tinham suas posses, por ella rumaram, com effeito, aos sertões de Quixeramobim, aí espalhando energias novas, familias inteiras, desejosas de povoar sesmarias requeridas ou com o simples fito de melhor se afazendarem para a criação do gado.

Tambem de Pernambuco se encaminharam ao norte e centro da Capitania, por essa via de comunicação, muitos homens resolutos, que situaram estancias, deixando farta messe de descendentes. São dignos de menção, entre outros, os Pintos de Mesquita, os Machados Freires, os Alves da Fonseca, que fecundaram aquellas glebas com seu trabalho productivo.

ESTRADA DAS BOIADAS

Não era o «camino novo das boiadas» o escoadouro unico aberto em nosso territorio aos productos da industria pastoril do interior piauiense. Destinada a drenar para os mercados consumidores do Rio Grando do Norte, Paraíba e Pernambuco os gados daquellas terras, existia uma outra estrada, cuja origem remonta tambem aos inicios do seculo XVIII.

Já em 1731, há della menção no texto das sesmarias cearenses sob o nome de «estrada que passa para o Piauí». Sete annos antes era denominada «caminho dos Inhamuns». Icó, Iguatú, S. Matheus, Saboeiro, Arneirós. e Tauá balizam hoje um enorme trecho desse velho caminho de accesso ás terras do medio Parnaíba.

De Tauá, antiga fazenda de José Alves Feitosa, jornadeava-se então para o centro do vizinho estado nortista, pelo antigo riacho dos Camaleões (6), attingindo Vertentes e Crateús, ou ainda directamente, através de asperrimos atalhos rasgados nos flancos da Serra-Grande, e cujo desbravamento data talvez

(6)—O caminho do Piauí pelo riacho dos Camaleões, hoje rio da Carrapateira, já existia em 1727.

dos tempos em que Velho do Valle peregrinava pelas nossas fronteiras occidentaes. Simples picada de tropeiros, a variante Tauá-Piauí, assiduamente palmilhada, constituiu-se em breve um caminho tradicional, que, seguindo o riacho do Trici, encostas meridionaes da serra da Joanninha, rumava Valença.

Do lado do Oriente, pelo boqueirão do Umarí, onde hoje correm os trilhos do ramal ferroviario que vai de Timbauba a Sousa, articulava-se o caminho cearense na estrada real da Paraíba, essa grande via-tronco que atravessava toda aquella capitania em demanda a Itabaiana, donde um ramal ia a Recife por Desterro e Goianna.

Conhecida nas chronicas do Rio-Grande do Norte e Paraíba pelo nome de «estrada das boiadas», ella aparece em nossos documentos dos inicios do seculo XIX, com a simples designação de «estrada para Pernambuco».

Seu traçado primitivo era o seguinte:

Partindo da fronteira cearense, passava pelos lugares hoje chamados S. João do Rio do Peixe, Sousa, Pombal e Patos, ia depois margeando o rio Pinarás ou Espinharás; galgava as encostas orientaes da Borborema, encontrando, seis leguas além, a lagoa do Batalhão, seguia então mais ou menos as sinuosidades do curso do Taperoa até a povoação de Milagres; alcançava a pequena ribeira de S. Rosa, para chegar finalmente a Campina-Grande.

De Campina para o littoral, a estrada principiava atravessando densa floresta de quatro leguas até os lugares Caboclo e Torres, onde descia a Borborema; dava no pequeno valle do Rio Ingá; passava nos lugares onde existem as povoações de Riachão, Varzea-Nova, Villa do Ingá, Mogeiro, e, uma legua além, attingia o rio Paraíba, na povoação de Salgado, seguia pelas margens deste rio, tocando em Itabaiana, Pilar, Itaipú, Espirito-Santo, Soccorro, Santa Rita até á Capital. Na altura de Itabaiana, porém, bifurcava-se, dirigindo-se tambem para Itambé ou Desterro, Goiana e Recife, onde findava. (Irineu Jofely.--«Notas sobre a Parahyba»)

O trecho entre Campina-Grande e S. João do

Rio do Peixe tinha a denominação particular de Estrada de Espinharás.

Ligando directamente ou por meio de caminhos subsidiarios os centros pastoris do Piauí, Ceará e Rio-Grande do Norte e Paraíba aos mais importantes mercados do littoral, essa grande arteria serviu durante todo o periodo colonial ao intercambio commercial entre grande parte do sertão nordestino e a zona maritima. Por ella transitavam rumo ao interior comboios de mercadorias estrangeiras, de lá descendo o gado de corte para os matadouros de Paraíba, Recife e Olinda. Adquirido nas feiras de S. Antonio de Surubim, Villa de Mocha, Manga e Jatobá ou nas fazendas dispersas pelas cercanias desses velhos nucleos de povoamento, era a gadaria piauiense reunida em grandes boiadas, que se encaminhavam a Crateús, pelo boqueirão do Potí, unica passagem facil talhada na immensa muralha calcarea que circumda o Ceará ao occidente.

De Crateús rumava para as grandes feiras de Iguaraçu, Goiana, Timbé, Pedra de Fogo, Itabaiana e Campina-Grande pelo caminho do Tauá.

O armentio piauiense servia igualmente a abastecer os saladeiros do Ceará, Rio-Grande do Norte, ou a refazer os rebanhos dessas capitancias quando dizimados pelas seccas, facto que, aliás, succedia raramente antes da grande secca dos fins do seculo XVIII.

Este demandava, porém, de preferencia, a estrada nova das boiadas, que devia ser muito menos frequentada pelos vaqueiros que iam á Paraíba e Pernambuco. Concorriam com effeito para restringir a efficiencia dessa ligação transcapitania obstaculos de toda sorte, entre os quaes avultavam a escassez de pastagem e a deficiencia e má qualidade das aguadas. Quixeramobim, com suas ricas pastagens de mimoso, era talvez o unico ponto onde as reses derreadas pela canicula e pela fome podiam refazer-se na longa travessia. «Tem huma (estrada) no Interior para Campo Maior, e segue para Pernambuco. He muito incommoda por máos caminhos, deshabitada, e falta de pastos e de aguas quasi insupportaveis por salinas», dizia o dr. João Antonio Ro-

drigues de Carvalho, ouvidor da comarca do Ceará, em seu relatório de 1815.

O gado cearense, dado o enorme consumo interno que teve depois da criação das oficinas de salgas em varios pontos de nossas praias oceanicas, pouco se exportava. A essa regra fugiam unicamente as reses dos Inhamuns e da Mombaça. Sua enorme resistencia ao estropeamento e ao cansaço tornavam-nas particularmente aptas para as longas caminhadas. Eram, por isso, muito procuradas pelos boiadeiros, que as encaminhavam ás distantes regiões da Baía, donde iam alimentar os centros mineiros de faiscagem. Tal resistencia adquiriam ellas, conforme nos explicou cabalmente um grande conhecedor de assumptos ruralisticos, com o pisar constantemente o terreno duro e cheio de pedrouços dos campos nativos. Identicos motivos tornavam muito apreciados pelos compradores das regiões vizinhas os cavallos daquellas terras sertanejas.

«O terreno de Inhamuns, escrevia Amador Verissimo Aleteia, he mais seco e pedregoso, composto de pequenas serras, e alquebradas e que comtudo não deixão de produzir abundantes pastos, sendo os seus gados os mais proprios para fazerem longas viagens, e por isso são transportados quasi sempre para a Capitania da Bahia.»

Dentre os complexos e numerosos factores que influiram na formação e distribuição dos nucleos povoados do interior cearense, as chamadas estradas das boiadas tiveram papel de maior relevancia.

Como bem accentua Camara Cascudo em referencia aos caminhos norte-riograndenses, iam vaqueiros de todo o Nordeste comprar bois novos, novilhos e garrotes ao Piauí. Voltavam em Dezembro, «tocando», afim de aproveitarem as babugens das chuvas de Janeiro.

Para que a jornada aos campos parnaibanos fôsse menos enfiadonha e menos perigosa, tangerinos e boiadeiros reuniam-se em pontos certos e em datas aprazadas, para marcharem por grupos. Robustecidos pelo numero, poderiam oppor resistencia forte, disciplinada, efficiente, ás vicissitudes do meio

hostil, e afrontar melhor a tapuiada. De habito ficavam tanto quanto possivel juntos tambem no regresso, sollicitos em se prestar mutua assistencia, na defesa dos gados por cuja guarda respondiam. Solidarios por intelligente cooperativismo, os mais praticos mostravam aos mais bisonhos como deviam agir nos longos estirões sem aguas e sem pasto, nas passagens difficeis, dos rios, nas molestias subitas que assaltavam as boiadas, e como arrancá-las aos tremedaes.

Durante a travessia, homens e animais careciam naturalmente de repouso e de alimento. Quebrando a monotonia daquellas ermas estradas setecentistas, surgiram assim ranchos, vendas e bodegas, primeiras manifestações de muitos dos hodiernos povoados sertanejos.

Elementos que gravitavam nas proximidades, renegados, ladrões de gado, indios mansos foragidos deixavam-se attrahir, sedentarizando-se, e uma vida social rudimentar se iniciava. Affinidades psychologicas e moraes agglutinavam aí seres humanos de todas as procedencias. E o rancho estradeiro, onde os tangedores de gado recobram alento para nova caminhada, e as vendas que lhes refazem as parcas provisões de viveres, transmudam-se a pouco e pouco em lugarejos, que ainda hoje guardam fundos traços de sua remota origem. Dispersas pela orla dos caminhos, abrolham fazendas, enfileiram-se nichos e capellas, constroem-se casas, que são outros tantos nucleos de condensação de moradores.

Onde as estradas transpõem um curso d'agua mais importante, estabelecem morada passadores experimentados; onde duas vias-troncos se cruzam, apparece, de ordinario, uma cidade.

ESTRADA DA CAIÇARA

Varando os taboleiros agrestes por onde, na estação das chuvas, defluem para o mar as aguas barrosas do Acaraú, alongava-se a estrada da Caiçara. Era, ao tempo do desbravamento da zona norte do Ceará, a unica via de communicação que punha em

contacto directo com a orla marinha os pontos povoados do ribeiro do Acaraú. Por essa epocha bastava amplamente a dar vazão aos minguados productos da terra. Entretanto, com o correr do seculo XVIII, o arduo labor dos occupantes daquelles distendidos sertões cearenses mostra-se proficuo e começa a dar fructos compensadores. O armalho se multiplica rapidamente pelos latifundios criadores, perdendo a paisagem muito de sua aspereza primitiva. Surgem nos ermos as primeiras capellas.

Com esse progressivo augmento da riqueza pastoril, crescem por igual na região as necessidades de intercambio commercial, entretido até ali morosamente por meio de barcos á vela, cuja navegação estava, como vimos, sujeita aos caprichos dos ventos e do mar.

As contingencias geographicas da circulação orientam, então, as ligações do interior norte-cearense para Pernambuco e Paraíba. S.-Luís, apesar de sua proximidade e importancia politica e commercial, ficaria á margem das transacções mercantis, igualmente, por motivos de ordem economica. E' que os principaes consumidores de gado e compradores de pele estavam ao oriente e não no Maranhão, a cujos mercados bastavam as reses dos sertões piauienses e fazendas de Tapuitapera, Pindaré, Mearim e Gurupí. Ali demoravam tambem os emporios onde se abasteciam de objectos manufacturados e mercadorias da Europa os fazendeiros das ribeiras septentrionaes do Ceará.

O caminho da Caiçara prolonga-se assim pelas caatingas de S.-Quiteria, sem duvida já muito percorridas pelos vaqueiros em seus demorados reconocimentos, attingindo Quixeramobim, onde passava a estrada nova das boiadas. Tomando essa antiquissima trilha, podiam os estancieiros das ribeiras do Norte levar cavallos, boiadas ou tropas carregadas de coiros ao Recife com muito maior rapidez e sem o onus dos pesadissimos fretes maritimos. Uma vez commercializado o producto que conduziam, era-lhes igualmente facultado retornar por mar até o porto do Acaraú, aproveitando os ventos favoraveis e trazendo comsigo tecidos, objectos de ouro e prata, artigos manufacturados e um ou outro negro.

Desembarcadas na antiga «Officina» as mercancias apetecidas pelos potentados sertanejos, seguiam em carros de bois até Sobral, donde eram encaminhadas em cargueiros para as fazendas e povoados proximos.

ESTRADA CRATO-PIANCÓ

No transcorrer da vida colonial cearense, cedo surgiu o Cariri como centro agricola de grande valor na economia rural nordestina. Transplantada antes dos meados do seculo XVIII para as terras meridionaes da Capitania, a canna medrou admiravelmente naquella terra fertil sobre a qual, na quadra invernosa, jamais faltaram abundantes precipitações hydricas.

Estimulados pelo desejo de lucros faceis, muitos estancieiros affazem-se á agricultura, fazendo brotar do solo ubertoso plantações que alastrariam em breve os valles por onde correm os riachos formadores do Batateiras. Energias novas transformam então o scenario. As extensas varzeas que rodeiam a antiga aldeia do Miranda pontilham-se de engenhos rudimentares, onde o succo saccharino da preciosa graminea é extrahido e transformado em rapaduras e açúcar, «o mais alvo que se opera em todo o Brasil», no dizer de documento authenticico da epocha. Antes de findar-se o seculo XVIII, mais de 500 engenhocas e banguês trabalham no districto dos Cariris Novos.

A lavoura da canna trouxe á região sulina da Capitania uma era de invejavel prosperidade. Crato torna-se o centro onde se surtem de açúcar e de rapadura—particularmente de rapadura, que com a farinha constituia a base da alimentação dos nossos sertanejos—não só os nossos campesinos, mas tambem os matutos de Pernambuco e Paraiba. Daí saem comboios de 50, 60 e até 100 cavalloos carregados de rapaduras, com destino ás regiões vizinhas.

Tal commercio avolumou, como é natural, o trafego das veredas que cruzavam a zona caririense,

algumas das quaes deviam internar-se pelas terras vizinhas, depois de varados os boqueirões fronteiriços. Destas, a mais importante, e sem duvida uma das mais antigas vias que se traçaram entre o «hinterland» paraibano e o Ceará, era a estrada Crato-Piancó. Vindo de Patos, onde se entroncava na tradicional estrada de Espinharás, o remoto caminho rural furava as campinas e os taboleiros da Paraíba, rumo do Piancó; cruzava Misericórdia e Conceição, transpunha os ultimos corcovos meridionaes da serra do Cachorro-Morto, avançando em procura de Mauriti, Missão-Velha e Crato.

Ligando assim zonas economicas diversas, é de crer-se que seu transito se tenha tornado particularmente intenso com o ampliar gradativo do amanho da terra nos ribeirões do Batateiras.

Estimulo forte do augmento de sua capacidade de transporte foi igualmente a frequencia de boiadas piauienses que por ella marchavam para as feiras de Paraíba e Pernambuco. Tal facto, que se tornou possivel depois da ligação do Cariri com a freguesia da Mocha pela estrada Crato-Oeiras, concorreu para fazê-la popularizada, por meio dos cantadores sertanejos que versaram o cyclo do gado. (7)

Ao mesmo passo que a estrada Crato-Piancó se afasta para o oriente, rompendo os agrestes sertões nordestinos, a estrada Crato-Oeiras prosegue pelos fertes valles do Araripe, articulando o Cariri com as ribeiras tributarias do Parnaíba.

ESTRADA CRATO-OEIRAS

Devassada a região sulina do Ceará, quando de todo não havia ainda declinado a aggressividade das tribus sertanejas, surgiu, através daquelles rincões quasi deshabitados, uma nova estrada destinada a encurtar as jornadas dos moradores do Cariri que demandassem as extremas meridionaes do Piauí.

(7)—Louvo-me, ao fazer tal affirmativa, em informações colhidas por Camara Cascudo, digno secretario do Instituto Historico do Rio-Grande do Norte.

Partindo do Crato, atravessava as bravias matas que cobriam as nascentes do Cariús e Bastiões, indo até a varzea da Vacca, hoje villa de Campos Salles. Daí, estendendo-se pelo dorso do chapadão araripino, alcançava Picos e a villa da Mocha, depois cidade, por C. R. de 19 de Junho de 1761.

Com a abertura da estrada de Crato para a ribeira do Canindé completava-se a ligação entre as extensas ribeiras Piancó e Parnaíba. Mais um liame apresilhava assim as capitanias que formavam o governo de Pernambuco aos latifundios criadores do Piauí, centro abastecedor por excellencia do gado vaccum.

Por ser de todo o nordeste o melhor trajecto para chegar ao centro da então provincia do Piauí, perlongou-o, já no alvorecer do Imperio, o exercito libertador e pacificador, a mando de Filgueiras e Araripe, em sua marcha contra o governador das armas, major João José da Cunha Fidié. Este havia estabelecido em Oeiras um governo provisorio com elementos portuguezes.

Calcou-a tambem o botanico inglês Gardner em 1838. Já naquella epocha um verdadeiro rosario de fazendas e povoados orlava esse caminho historico.

NOVAS ESTRADAS

Nos albores do seculo XIX rasgaram-se no Ceará novas vias de communicacão, e muitas das velhas estradas tradicionaes foram melhoradas. Os caminhos, mesmo os mais trilhados, então não eram na realidade senão sendas estreitas e tortuosas, traçadas pelos proprios viandentes em peregrinação. Mal podiam vencê-las cavalleiros e peões. Exceptuando-se talvez pequenos trechos da estrada geral do Jaguaribe e da do Acaraú, nenhuma permittia passagem a vehiculos de roda.

Era naturalmente penoso viajar-se em taes caminhos. No verão, porque as aguas eram escassas e de ordinario insupportaveis por salinas. No inverno, as pobres veredas desapareciam no matagal.

Mesmo as grandes vias de vazão ficavam por assim dizer-se inacessíveis, transformadas em leito de torrentes, em lagoas e tremedaes perigosísimos. Não havendo ponte, era preciso enfrentar a nado o furor da correnteza avolumada pelas chuvas ou esperar dias e dias que, mingando as águas, o rio des-se val.

Eis, porém, que apparece o phantasma da seca de 1792, tragedia já tantas vezes descripta nos annaes historicos brasileiros, fechando para nós definitivamente o cyclo da pecuaria. Com o inverno de 1795, reorganiza-se a vida capitaniaal sobre novas bases, novas perspectivas abrem-se aos povos nordestinos; muda por inteiro o ambiente economico do Ceará. Já não constitue o principal, senão, mesmo, o unico producto da terra, o gado curraleiro, essa «mercadoria que anda e procura com os proprios pés os centros consumidores» e cuja marcha condiciona e aperfeiçoa, por assim dizer-se, os caminhos que percorrem. Predominam agora as actividades agricolas. O algodão, a cujo cultivo o cearense se vinha afeiçoando lentamente desde 1777, passa á primeira plana como factor de riqueza, riqueza que é preciso, porém, ser movimentada activamente e dirigida ao littoral. Faz-se para isso necessaria radical transformação dos meios de transporte. Urgia que os administradores voltassem as vistas para esse problema.

Encaminhou-o para a solução conveniente Bernardo Manuel de Vasconcellos, nome já destacado na chronica da terra.

Preoccupado em facilitar o transporte dos algodões de toda a zona norte da Capitania para sua sede administrativa, onde em melhores condições lhe parecia dever realizar-se o embarque do producto rumo aos mercados de Pernambuco e Maranhão, fez Bernardo Manuel de Vasconcellos construir entre as villas de Fortaleza e Sobral uma estrada, que, partindo de Soure, cortava a villa da Imperatriz e S. Bento d'Amontada.

Tal intuito levou-o igualmente a articular Sobral a Granja por um caminho que se estendia até as

margens do Parnaíba, rio cujo leito elle julgava ser a linha lindeira entre o Ceará e o Piauí.

Annunciando o termino dos trabalhos de abertura dessas duas vias de communicacão, em carta de 31 de Março de 1802, ao visconde de Anadia, o governador cearense lembraria, enthusiastado, o quanto concorrera para o exito da empresa o auxilio prestimoso do capitão-mór da villa de Granja, Joaquim José Borges Pinto, e do negociante de Sobral, Antonio José da Silva, em favor dos quaes pedia o habito de S. Tiago.

Para que não ficasse incompleto o plano governamental de drenar para Fortaleza a producção das regiões circumvizinhas, foi igualmente franqueada ao trafego a estrada Canindé-Soure, malgrado os obstaculos topographicos encarecedores do preço das obras exigidas para seu acondicionamento.

Em consequencia do amparo official, foram, em 1802, tambem apresilhadas as villas de S. João do Principe, hoje Tauá, e Campo-Maior de Quixeramobim, através dos lendarios sertões da Mombaça. Partindo do Tauá, a estrada seguia o riacho das Favelas, transpunha os contrafortes septentrionaes da serra do Flamengo, embocando por fim na antiga povoação da Mombaça (Maria-Pereira).

Dalí ia beirando em parte o Banabuiú, pela sua margem esquerda, donde, rumando o N., chegava a Quixeramobim. (8)

Coube igualmente á iniciativa governamental a abertura do caminho de Baturité para a mina de Tatujuba, numa distancia de quasi trinta leguas, a fim de para lá se conduzir a caldeira destinada á purificação do salitre. Foi encarregado de dirigir os trabalhos de construcção o sargento-mór naturalista João da Silva Feijó, ficando as obras concluidas antes de Setembro de 1802.

O exemplo dado por Manuel de Vasconcellos fructificou. O Governador teve imitadores desejosos

(8)—A abertura dessa estrada foi communicada ao Visconde de Anadia por Bernardo Manuel de Vasconcellos, em carta de 30 de Setembro de 1802.

como elle de cooperar para o desenvolvimento economico da terra brasileira. Seguiu-lhe a politica constructiva, entre outros, Manuel Ignacio de Sampaio, o administrador mais energico e intelligente que conheceu o Ceará-colônia.

De seu tempo é a estrada que une Viçosa a Ipú e o alargamento da linha-tronco Fortaleza-Quixeramobim.

Ao findar-se o periodo colonial, uma verdadeira rêde de estradas e variantes cobria nossa terra, sendo Aracati, Sobral, Viçosa, Granja, Aquirás, Fortaleza, Campo-Grande, Quixeramobim, Tauá, Crato, Jardim, Baturité e Icó os pontos onde se fechavam suas malhas immensas e irregulares.

Precisemos, porém, as ligações de cada um desses nucleos de povoamento.

Passagem obrigatoria do velho caminho praieiro que dera entrada aos conquistadores, era o *Aracati* igualmente o ponto inicial da estrada geral do Jaguaribe e de veredas que rumavam os sitios proximos.

Na estrada geral do Jaguaribe, que, como vimos, se dirigia para o sul, ladeando povoados e fazendas, vinham outrosim morrer caminhos tradicionaes, que, transpondo as lindes fronteiriças, attingiam localidades dispersas pela ampla bacia do rio Mossoró. Assim, de Taboleiro d'Areia, pela chapada do Apodí, viajava-se para a actual cidade do Apodí, bem como das proximidades de S. João do Jaguaribe alcançava-se Angicos e Porto-Alegre.

O caminho Taboleiro d'Areia-Apodí foi o itinerario seguido pelo Bispo de Pernambuco, D. João da Purificação Marques Perdigão, quando, em 1839, passou do Ceará ao Rio-Grande do Norte em visita pastoral. (9)

De SOBRAL, ia-se para Fortaleza, para Quixe-

(9)—A abertura desse caminho é posterior a 1808. Dessa epocha data com effeito uma carta de Barba Alardo de Menezes, endereçada ao capitão-mór da Villa de Porto-Alegre, em resposta a outra em que a autoridade potiguar lhe solicitava permissão para abrir á sua custa uma communicação entre as varzeas do Apodí e a ribeira do Jaguaribe.

ramobim, para Canindé, para Campo-Grande e para Granja e daí para o rio Parnaíba e S.-Luís do Maranhão.

De Sobral, chegava-se igualmente ao Piauí, pegando a estrada de S.-Quiteria ou seguindo o caminho de Villa-Viçosa, conforme a região que se pretendesse alcançar. A rodovia Sobral-Fortaleza, larga e bem traçada no trecho medio, passava ao norte da Uruburetama, atravessando o povoado de S.-Bento d'Amontada. Uma variante cortava a serra da Uruburetama pelo povoado da Cruz, lugar de onde marchava uma vereda, que, por S.-José, ia entroncar na linha S. Bento-Fortaleza.

VIÇOSA communicava com a villa de Granja por duas estradas, uma das quaes descia a ladeira do Tubarão, situada a uma legua distante da villa. A outra ia pela Uruoca seis leguas adiante e pelo povoado de Iboacú. Entre ambas dilatava o morro da Serrinha. Caminhando-se pela ladeira do Acarape, rumava-se Sobral. Ainda no platô, o caminho Viçosa-Sobral se trifurcava, lançando ramaes para Morvão (Piauí) e para a villa do Ipú. Esta cruzava S. Benedicto e S.-Pedro de Ibiapina, lugar junto ao qual havia a ladeira de Taipú, que dava passagem a uma vereda para Sobral. (10)

GRANJA estava ligada directamente a Camuim, Sobral, S.-Bento d'Amontada, Campo-Grande e Villa-Viçosa, no sopé da Ibiapaba. Daí, varando a fronteira, chegava-se a Parnaíba e ao Maranhão.

AQUIRÁS, villa plantada á beira da grande via de penetração que margeava as nossas praias rumo de Pernambuco, communicava, outrosim, com a villa de Campo-Maior pelos alveos dos rios Choró e Pirangí. Uma variante do caminho Aquirás-Quixeramobim passava por Monte-Mór o Velho, hoje Guarani.

FORTALEZA. Apesar de continuar sendo, ainda nos albores do seculo XIX, o mesmo minusculo po-

(10)—Caminhos de menos importancia uniam Viçosa a Jacaré e a Piracuruca. Partindo-se de Viçosa pelo chapadão da Ibiapaba, chegava-se ás ribas do Parnaíba.

voado do seculo anterior, Fortaleza crescera, todavia, em importancia politica e economica, graças á orientação administrativa de seus ultimos governadores. Em fins do periodo colonial, a villa de N. S. d'Assumpção tornara-se assim o centro commercial não só de todo o enorme territorio de seu proprio districto, mas tambem de grande parte dos termos das villas de Aquirás e Monte-Mór o Novo. A capital, cujo porto era já então considerado mediocre, attrahia a producção das serras da Uruburetama, Acarape, Maranguape, ribeira de Canindé e terras adjacentes, e abastecia seus habitantes de mercadorias e objectos manufacturados, estranhos á terra. A grande secca de 1792, que, extinguindo quasi por completo a pecuaria no Ceará, marcou o inicio da irremediavel decadencia da villa de Aracatí e de alguns outros nucleos povoados, que, em nossa terra, tiravam sua riqueza do commercio das carnes, marcou por igual o inicio do prodigioso desenvolvimento de Fortaleza, esse desenvolvimento que conhecemos e cujo rhythmo se acelera e se descompassa todas as vezes que nos visita o terrivel flagello.

Dai tambem a multiplicação extraordinaria das vias de comunicação necessarias a assegurar a circulação e permuta de todas as riquezas moveis da terra.

Fortaleza tornou-se assim o nó de importantes estradas da Capitania. Das margens do Pajeú partiam caminhos directos para Maranguape, seguindo em parte o velho traçado seiscentista; para Canindé e para Monte-Mór o Novo.

Este se alongava até Quixeramobim e sertões de Inhamuns.

A estrada geral de Pernambuco punha Fortaleza em contacto, de um lado, com S.-Luís do Maranhão, pelas villas de Soure, Sobral, Granja e Parnaíba; do outro, com o Recife, passando por Aquirás, Cascavel, Aracatí, Natal e João-Pessoa.

Existiam outras vias de ligação para Jacarecanga, Precabura e Olaria. Tinham, porém, importancia absolutamente secundaria.

Pelo littoral, rumo do poente, corria ainda a linha Fortaleza-Acaraú, estirão pouco frequentado que cortava os povoados de Siupé, Trairí e Almofala.

Rotearam-na de Paramirim até o Forte os padres jesuitas, ao serem expulsos de S.-Luís, em março de 1684.

QUIXERAMOBIM, situado na estrada real que de Sobral se dirigia para o Rio-Grande e Paraiba, estava ligado ás principaes villas da capitania do Ceará. Ali se entrelaçavam caminhos para S.-João do Príncipe, Monte-Mór o Novo e Villa-Nova d'El-Rei.

De Quixeramobim, viajava-se, outrossim, para o Aracati, pela estrada de Russas, e para o Icó, passando-se pela antiga povoação do Frade, hoje villa do Riacho do Sangue.

CAMPO GRANDE (Villa-Nova d'El-Rei), ligado, como vimos, á Villa-Viçosa por uma estrada constituida na era de 1815, estava tambem em comunicação directa com a actual cidade de Sobral e com a villa de S.-João do Príncipe.

Da estrada Campo-Grande-Sobral, lugar Lapa, partiam dois importantes caminhos, que levavam ás villas de Príncipe-Imperial e Campo-Maior de Quixeramobim. Por essa estrada o viajante podia seguir até Granja sem passar por Sobral. Bastava para isso que tomasse um ramal que della se destacava algumas leguas antes de seu termino. De Campo-Grande, pegando-se a estrada de Viçosa, chegava-se á villa, hoje cidade, de Parnaiba, no Piauí. Alcançava-se, igualmente, aquella capitania pela derivante que, saindo de Campo-Grande, embocava na estrada Viçosa-Morvão, ou ainda pela antiga povoação de Piranha (hoje Crateús).

Em TAUÁ (S.-João do Príncipe) confluíam varias estradas capitaniaes. Ali embocavam, com effeito, caminhos directos de Quixeramobim, de Campo Grande e do Icó; daí partindo, para o Piauí, a estrada velha das boiadas e o atalho Tauá-Valença.

Por S.-MATHEUS passava a estrada do Icó para o Tauá. Daquelle longinquo povoado sertanejo partia uma vereda, que, margeando o rio Bastiões a ca-

minho da Varzea da Vacca, se prolongava até as margens do S.-Francisco.

BATURITÉ, não obstante sua situação topographica, era ponto de convergencia de numerosos caminhos. Além das estradas de Quixadá, Canindé e Aquirás, que iam aí ter, havia mais as que seguiam para o Aracatí, por Cascavel, e para Fortaleza, por Acarape e Porangaba.

De CRATO saiam estradas em todas as direcções do quadrante.

Para o norte seguia a que acompanhava o Salgado até Icó; para o sul a que, transpondo a Serra-Grande, ia ao S.-Francisco, sertões de Pernambuco e Baía; para oeste a que alcançava Oeiras pela Varzea da Vacca; para leste a que se dirigia para o Piauhy e Pernambuco. Havia ainda a que demandava S.-João do Principe, por S.-Matheus, e a que conduzia á villa do Jardim.

Do JARDIM, misero povoado surgido com a secca de 1792, havia estradas para os sertões de Pernambuco, rio S.-Francisco e Baía. Havia-as igualmente para o Crato, pelo lugarejo chamado Cajazeiras, para Barbalha e para Missão-Velha. Esta demandava também o Crato e aquella seguia para o Icó.

No ICÓ, confundiam-se as duas mais importantes vias-troncos da Capitania: a do Crato, que se continuava pelas varzeas do Jaguaribe até Russas e Aracatí, e a do Piauí e S.-João do Principe para Pernambuco.

Daí partia também um caminho que attingia a serra do Pereiro.

Favorecido por sua posição privilegiada, o Icó teve precoce desenvolvimento e alcançou rapida hegemonia sobre todos os outros povoados do interior. Criado villa por Ordem Regia de 20 de Outubro de 1736, tinha, em Agosto de 1815, 303 casas, e o decimo rendia 200\$000, enquanto o numero de habitações de Sobral, sua rival, elevava-se apenas a 237 e a sua decima a 121\$000.

Graças ás suas ligações directas com a villa de Campina-Grande e Recife, a metropole sertaneja do Ceará-colônia iria cedo libertar-se da tutela econo-

mica do Aracati, tornando-se, por sua vez, centro commercial de primeira grandeza. Em fins do periodo colonial, era no antigo Arraial de Nossa Senhora do O' que se abasteciam de mercadorias estrangeiras os lojistas de Quixeramobim e Crato.

«Os negociantes do Icó... fazem com o Crato e S. João do Principe o que dante fazia o Aracati»—registrou, em Agosto de 1815, o dr. João Antonio Rodrigues de Carvalho, em sua «Memoria sobre a Capitania do Ceará».

